

# TÜRK TİPİ YELKENLİ TEKNE GULET

Abdi KÜKNER<sup>1</sup>

## TURKISH TYPE SAILING YACHT GULET

*In this study, a brief history and origins of gullet type vessels had been investigated and then it had been tried to be found where the term "gullet" entered to the Turkish marine literature. All the articles written about gulleets still dispute today about the origins of the word and where it came from to establish into Turkish. After some numerous researches, it is widely believed today that this word entered Turkish from the Italians. On the other hand, there are two beliefs about where gulleets were derived from. The first belief argues that schooners and gulleets are of the same family, while the second one is of the belief that brigantines and gulleets are similar types of sailboats. Following the dispute about the origins of the gulleets, emerging of the Turkish type of sailboat gulleets is represented.*

**Anahtar sözcükler:** Gulet, mavi yolculuk, halikarnas balıkçısı, italian goletto, Türk tipi Bodrum guleti, uskuna, brigantine

### 1. GİRİŞ

Güney sahillerindeki yerleşim yerlerine özellikle Bodrum'a gittiğinizde limanda ve denizde çok sayıda tekneyle karşılaşabilirsiniz. Bu birbirinden güzel çeşitli boydaki tekneleri büyük bir hayranlıkla seyretmiş hatta bunlardan biri ile gezmeyi hayal etmişsiniz ya da hiç unutamayacağınız bir Mavi Yolculuk seyahati de yapmışsınızdır. Yaklaşık 5400 adet irili ufaklı tekne ve yatın kayıtlı olduğu Bodrum Limanı'ndaki bu tekneleri dikkatlice incelediğinizde farklı tip teknelerden oluştuğunu görürsünüz. Her ne kadar Bodrum'a (bu yöreye) özgü tekne tipleri Tirandil, Ayna Kıç ve Gulet olarak üç kısma ayrılrsa da bu bölgelerdeki gezi teknelerinin ve yatların büyük bir kısmı guletlerden oluşur. Şekil 1'de Bodrum Limanında demirlemiş olan Guletleri görülmektedir. Türkiye'ye döviz getirmesinin yanı sıra tanıtım açısından da çok büyük katkılar sağlayan bu tekneler, ilk yapım ve kullanım amaçlarının dışında yat ve gezi teknesi olarak nasıl kullanılmaya başlanmış ve gelişme göstererek bugün dünya çapında Türk tipi gulet teknesi olarak anılmaya başlanmıştır.

Bütün bunların araştırılması ve de Türk tipi olduğunun tescil edilmesi yönünde TÜBİTAK tarafından desteklenen bir proje (106M086 Nolu proje) yapılmış ve

bu proje Prof.Dr. Abdi Kükner'in [1] yönetiminde sekiz kişilik bir ekiple gerçekleştirilmiştir. Bu ekipte üniversiteden öğretim üyelerinin yanı sıra konu ile ilgili alanında çalışan ve gulet projesi çizmiş Bodrum ve Bozburun'dan değerli mühendis arkadaşlarımız da bulunmaktadır.



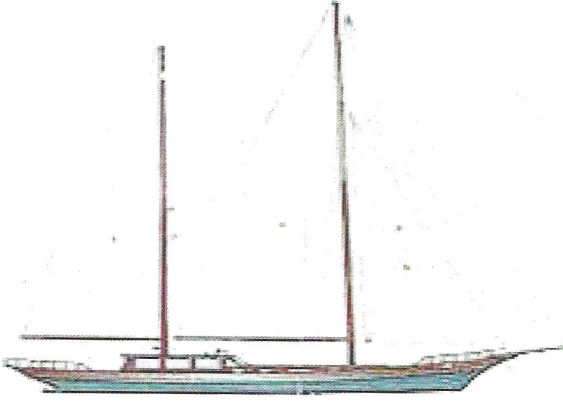
Şekil 1. Bodrum Limanında Guletler

1) İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi

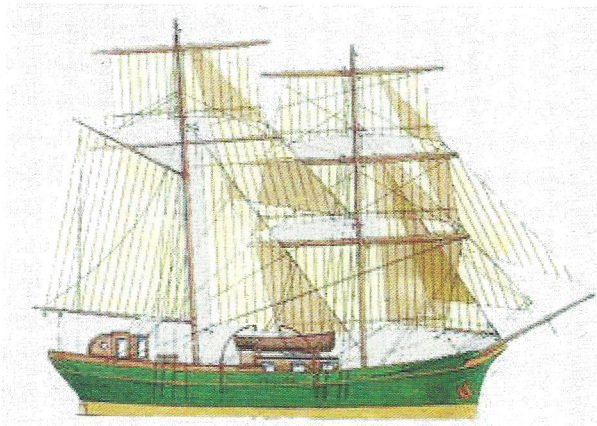


Projemizin temel amacı olarak bu teknelerin orijinlerin ne olduğu yani nereden doğduğunun belirlenmesi başlangıç noktamızı oluşturmuş ve araştırma ile ilgili olarak gulet yapım tersaneleri ve bunları yapan ustalar tek tek dolaşarak projenin derinleştirilmesi sağlanmıştır. Esasında proje üç temel ayak üzerine oturtulmuştur. Bunlar sırayla tarihçe, orijinal guletin ve bugün inşa edilen Türk tipi gulet formlarının ortaya çıkartılması ve bunların teknik yönden karşılaştırılmasının yapılması ve dolayısıyla farklılıkların ortaya konulmasıdır.(Bkz. Şekil 2b)

Türk tipi Bodrum Guletlerinin (Bkz. Şekil 2a) yapısal olarak orijinal guletlerden farkını ortaya koymak içinde öncelikle bunların teknik büyüklüklerine ve bunların değişimlerine bakılmıştır. Bunun için projede bu teknelerin belli teknik büyüklükleri istatistiksel olarak incelenmiş daha sonra da orijinali ile bugünkü guletlerin form, stabilite, direnç, denizcilik gibi teknik unsurları incelenerek karşılaştırılması yapılmıştır. Bir sonraki aşama da ise bunların modelleri yapılarak İTÜ Ata Nutku Model Deney Havuz’unda test edilip sonuçlar teyit edilmeye çalışılmıştır. Projenin sonunda da Türkiye’de yapılan (Bodrum, Marmaris Bozburun gibi) guletlerin orijinalinden farklı ve de bir Türk tipi teknesi olduğu gösterilmeye çalışılmıştır.



Şekil 2. a) Türk tipi gulet



Şekil 2.b) Orijinal Gulet

## 2. GULETİN TARİHÇESİ

Gezi amaçlı kullanılan bu tekne tiplerine neden Gulet adı verilmiş? Neden dünyaya Bodrumdan yayılmaya ve de bu yörenin adıyla anılmaya başlanmıştır? Tabii bunun cevabını aramak için öncelikle orijinallerinin nereden geldiğini ve nasıl Bodruma özgü tekne halini aldığı incelemek gerekir. Şöyle biraz gerilere uzanacak olursak, Bodrum, antik çağın en ünlü kentlerinden birisi ve sınırlarının Menderes Nehri ile Dalaman Çayı arasında; bugünkü Muğla ilinin tümünü ve Aydın ilinin bir kısmını kapsadığı düşünülen “Karya” bölgesinde yer alan Halikarnassos’un üzerine kurulmuştur. Çevrede bulunan eserler, Bodrum ve yöresinin 5000 yıllık bir geçmişe sahip olduğunu göstermektedir. Çeşitli uygarlıklara ait pek çok eser, bölgenin yüzyıllar boyu dışarıdan gelen istilacılar tarafından hücumu uğradığını göstermektedir. İstilacılar çoğunlukla adalar üzerinden Anadolu’nun bu bölgesine çıkmışlardır. Karya satraplığı (valiliği) başkentini M.Ö.367’lerde Halikarnassos’a taşımıştır. Halikarnassos savunması kolay, ticaret ve denizciliğe elverişli bir yer olduğundan hızla gelişmiştir.

Bodrum, tarihten bugüne denizcilikte hep ön sıralarda olmuştur. Karyalılarla başlayan tekne yapımı bugüne kadar gelmiştir. Karyalıların yaptıkları tekneler bugünkü tirhandillerin formundaydılar. M.Ö. 4. Yüzyıl da dönemin en ünlü krallarından Kral Mausolous’tan bu yana Bodrum önemli bir yerel gemi inşa merkezi haline gelmiştir. Mısır Kralı Ptolemy M.Ö. 3. Yüzyılda savaş gemilerini Bodrum da yaptırmıştır [1].

Bodrum’un ilk sahiplerinden Karyalıların tirhandil teknelerine benzer teknelerle başlayan Bodrum’daki tekne inşaatı zaman içerisinde değişime uğratarak bugüne guletlerle gelmiştir. Guletler de bir zamanlar Ege denizindeki adalar arasında şarap ve yük taşımak amacıyla kullanılmışlardır. Tarih boyunca bu tip tekneler değişik amaçlara hizmet etmiştir. İlk olarak yük taşımak amacıyla kullanılan bu tekneler daha sonraları balık ve sünger avcılıklarında kullanılmışlardır.

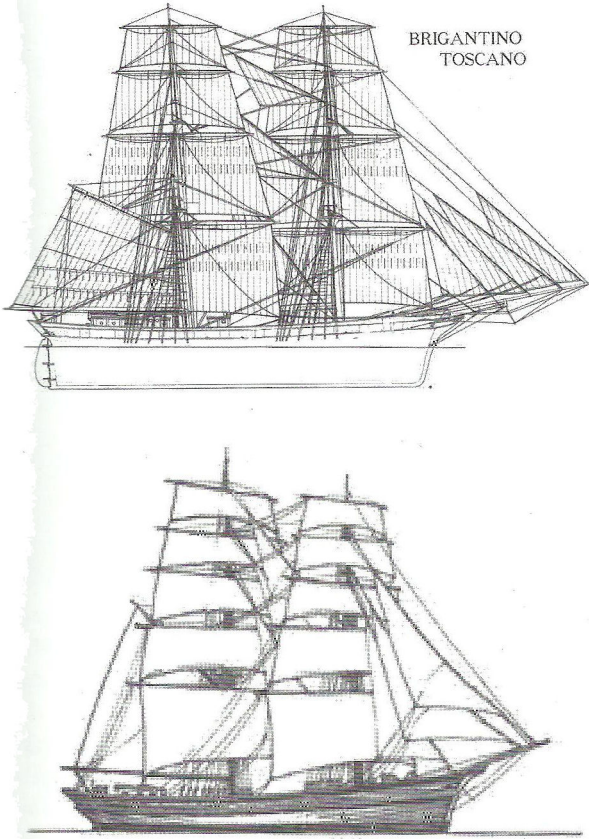
Her meslek dalının yabancı dillerden alınmış birçok sözcük ve deyimler bulunmaktadır. Uluslararası ilişkisi olan denizcilikte ise yabancı kelimelerin olması mesleğin ihtiyacının yanısıra örf, adet ve geleneklerden gelir. Türkçedeki denizci dili, kürek ve yelken devrinde Akdeniz’de ticaret yaptığımız, bazen savaştığımız, esir düşüp esir aldığımız Araplar, İspanyollar, İtalyanlar ve Yunanlı denizcilerin kullandıkları sözcük ve deyimlerin karışımı ile ortaya çıkmış bir dildir. Özellikle İtalyan ve İspanyol denizcilerin sözcük ve deyimleri dilimize adapte edilerek bir nevi Türk denizcilik dilimiz oluşmuştur. Hele yelkenli gemilerde bu daha bariz bir şekilde görülmektedir. Bu yüzden gulet kelimesi de dilimize bu yolla geçtiği aşikardır.

Araştırmayı biraz daha derinleştirip “Gulet kelimesinin Türkçe’ye nereden geldiği” sorusuna cevap aramaya işe başlayalım. Bu kelimenin dilimize girişi ile ilgili çeşitli rivayetler bulunmaktadır. Gulet kelimesinin günümüz Türkçe’sine tam olarak nasıl girdiği açıklanamasa da bu



konu biraz karmaşıktır. Geriye dönüp baktığımızda 18. yüzyılda Fransızca da bir çeşit yelkenli savaş teknesi için "gouettes" kelimesinin kullanıldığı bilinmektedir. Fransızca da "goélette" kelimesinin anlamı ise "deniz kırlangıcı" olarak karşımıza çıkar.

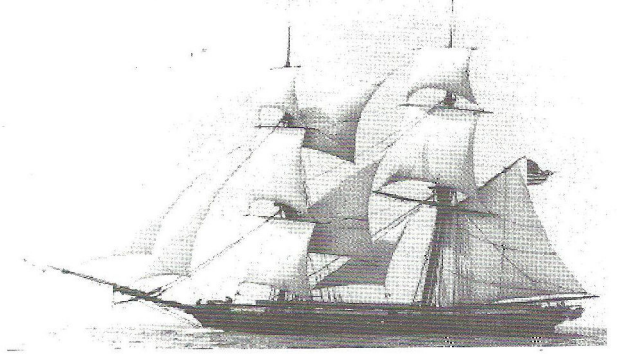
Guletin anlamını öğrenmek için ilk baş vuracağımız kaynaklardan biriside tabiki sözlükler ve ansiklopedilerdir. Ancak sözlüklerde bile farklılıklar görülmektedir. Örneğin, Yachtsman's Ten Language Dictionary adlı, 10 ayrı dilde yatçılıkta ve denizcilikteki terimleri veren bu sözlükte "goélette" nin İngilizce karşılığı "schooner", Hollanda'ca ve Almanca'sı "schoner", İspanyolca da "escuna", İtalyancası ise "goletta" olup Yunanca da "skuna"dır. Türkçe de ise schooner'ın karşılığı uskunadır [3]. Diğer bir denizcilik sözlüğü olan Kaptan Refik Erdoğan'ın yazmış olduğu "Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü"ünde guletin İngilizce karşılığında "Brigantine" verilmekte ve açıklamasında da; İlk önceleri korsanlar (Brigandes) tarafından kullanılan yelkenli tekne tipi olarak tanımlanmaktadır [4]. Bu tekne iki direkli olup pruva direği tam armalı, grandi direği randa yelkenli olup iki direk arasına yan yelkenleri (valena) açılan yelkenli tekne tipi olarak verilmektedir (Bkz. Şekil 3)-



Şekil 3. Brigantine tipi yelkenli tekne

Diğer taraftan Ahmet Güleriyüz'ün yazdığı "Osmanlı Donanması'nda Yelkenliler" adlı kitabında [2] guletin tanımı şöyle yapılmaktadır: Guletler daha çok pruva direğinde kabasorta donanımı bulunan uskunaları (top sail schooner) veya yarı brikleri- andırırılardı (Bkz. Şekil 4). Burada Topsail schooner olarak tanımlanan pruva direğine gabya yelkeni çeken iki direkli uskuna yani gabyalı uskuna tanımlanmaktadır. Esasında us-

kunalar iki ya da daha fazla direkli, genellikle yan yelkenlerle donatılmış yelkenli teknelerdir. Bazen pruva direğinde seren yelkenlerde bulunur. Osmanlı Donanmasında uskunalar randa yelkenli boyları 20 ile 26 metre arasında olan küçük savaş gemileriydi. Esasında hem tekne hemde arma donanımı bakımından bu gemilerin o zamanlar kullanılan ticaret gemilerinden hiçbir farkları yoktu.



Şekil 4. Brik tipi yelkenli tekne

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yayınlanan Gemicilik Sözlüğü'nde guletin tanımı, Brikten küçük iki direkli, hafif armalı, pruvası kabasorta donanımlı uskunalar olarak yapılmaktadır. Aynı sözlükte Brik'in tanımı ise; iki direkli ve iki direği de kabasorta donanımlı olan yelkenli gemi olarak verilmektedir [14]. Nuri Özbalkan tarafından hazırlanmış İngilizce-Türkçe Teknik Terimler Lügati'nde Gulet'in karşılığı Brigantine olarak verilmektedir. Brigantine ise; Pruva direği kabasorta ve grandi direği sübye donanım olan yelkenli gemiler olarak tanımlanmaktadır. Yine Redhouse Sözlüğü'nde Gulet; brigantine olarak verilmekte ve açıklamasında da: pruvası kabasorta grandisi randalı iki direkli gemi şeklindedir. [22] Sözlük Schooner'i ise; iki ya da üç direkli ve yelkenleri yandan olan gemi, uskuna olarak vermektedir. Türkçe deniz terimlerini İtalyanca ve Rumcadan alarak hazırlanmış olan The Lingua Franca in the Levant adlı eserde guletin İtalyanca karşılığı "goletta" olarak verilirken, Arapçası "galyün", Rumcası "galeria", Türkçesi de "kal-yeta" olarak verilmektedir [15].

Ana Britannica Ansiklopedisine gelince:[23] guletin tanımı şöyle yapılmaktadır; brikten daha küçük, iki direkli, hafif armalı, pruva (ön) direği tam armalı ve seren yelkenli, grandi (ana) direği randa yelkenleriyle donatılmış yelkenli gemidir. Yine aynı ansiklopediye göre brik'in tanımı ise; iki direkli yelkenli gemi. İki direği de kabasorta armalı ve tam serenlidir. Yelkenleri dört yakalı türdendir, ayrıca grandi (ana) direğinin gerisine de bir randa yelkeni eklenmiştir. 18 ve 19. yüzyıllarda ticari ve askeri amaçlı kullanılan briklerin ağırlığı 300 tonu geçmezdi.

Osmanlı donanmasında uzun süre savaş gemisi olarak kullanılan brikler ise, taşıdıkları top sayısına göre 12'lik ve 20'lik olmak üzere iki sınıfa ayrılırdı. Haber ya da emir iletmek için kullanılan hafif ve hızlı türlerine "avizo brik" denirdi. Yelken sayısı daha az olan ve grandi (ana) direğinde dört yakalı yerine, yan yelken bulunan brik türleri ise, brik-gulet olarak adlandırılırdı. Bunların mizana (arka) direklerinde yalnızca bir randa ve bir pik, ender olarak da dört yakalı bir fırtına yelkeni bulunurdu [1].

Orijinal gulet gerçekte bir Akdeniz tipi teknedir. Ord. Prof. Dr. Ata Nutku'nun 1964 yılında yapmış olduğu "Türk Kıyı Tekneleri: Çektirme ve Guletler" isimli İTÜ Gemi Enstitüsü yayımında, Guletin Yunan denizcilerinin yaptıkları Barco tipi teknelerin değiştirilmiş haline Fransızların Goulette ismini vermesiyle ortaya çıktığı belirtilmektedir [6]. Türkçeye



de buradan geldiği rivayet edilmektedir. Bu teknelerin zaman içerisinde orijinal boylarının sınırlandırılmasından dolayı da tekne dolgun bir forma dönüşmüştür. Ayrıca baş taraf kıça göre daha dolgun bir yapıdadır. Bir ihtimalde, İtalyanca daki “gouletta” sözcüğünün dilimize Gulet olarak adaptasyonu sonucunda geldiği de rivayet edilmektedir. Şöyleki; Gulet kelimesi İtalyanca kökenli olup “guletto” dan da geldiği söylenmektedir. Bu görüşe göre ilk guletlerin yapımının İtalyanlardan başladığı ve bunun 1800’lü yıllara kadar dayandığı rivayet edilmektedir.

Başka bir görüşte guletin eski İtalyan savaş gemisi garlerden geldiği şeklindedir. İtalyanların bu teknesi zamanla değişime uğramış ve goletta (gulet) oluşmuş, daha sonra da balıkçı teknesi olarak kullanılmıştır. Bunlar küçük ve orta büyüklükteydi. Bu tekneler önceleri tamamen açık ve kamarasız olarak yapılıyordu. Sonraları bu guletlerin ön kısmı, bordadan bordaya uzanan bir örtmeyle kapatılıyordu. Genelde bunlar gırgır ya da trol balıkçı teknesi olarak kullanılıyorlardı. Ancak kış aylarında yapılan avcılıklarda teknedeki mürettebatın soğuktan korunması gerekiyordu. Bunun içinde teknede kamara yapmak gerekiyordu. Bu teknelerde güverte alanı geniş olduğundan kamarayı ambar ağzında yapmak mümkün olmaktadır. Ayrıca bu tekneler eski yıllarda karavoskara olarak tabir edilmekteydi. Ancak karavoskaralar tam olarak guletleri tanımlayan tekneler olduğu söylenemez.

Gulet tipi balıkçı teknesi Akdenizde ki bazı ülkeler tarafından da kullanılmıştır. Fransızların kullandıkları golette isimli balıkçı teknelerinin yanı sıra bugün Türkiye’nin deniz kıyılarında gulet tipi balıkçı tekneleri hala bulunmaktadır. Buna en güzel örnek İzmir Foça da, trol balıkçı gemilerinin yaklaşık olarak %16 sının gulet tipi tekneler olmasıdır. Gulet tipi trol balıkçı teknelerinin uzun kullanım ömrünün olmasının yanı sıra denizci tekne olma avantajları kullanıcıları için vazgeçilemeyen bir tekne tipi olmuştur. Foça da halen kullanılmakta olan ve 1943 yılında İtalya da yapılmış ve 1960 yıllarda Türkiye ye getirilmiş Akdenizin ilk trol teknesi olarak kabul edilen “Zehra” isimli balıkçı teknesidir. Yine Foça’da Fettah Turgut Tekin Reis’in Kardeşler III isimli Gulet tipi 1962 yılında çamdan yapılmış balıkçı teknesi halen çok iyi vaziyette olup Ege denizinde çalıştığı ve teknenin baş formu ve yapısından dolayı da denizci bir tekne olduğudur (Bkz. Şekil 5). Foça daki Gulet tipi trol teknelerine ait genel özellikler aşağıdaki tabloda verilmektedir [16].



Şekil 5. Foça Limanı’nda Kardeşler 1 ve Zehra isimli Gulet tipi balıkçı tekneleri



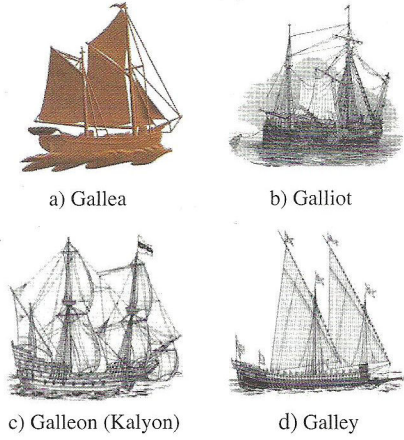
Şekil 6. Foça Limanı’nda Gulet tipi balıkçı tekneleri

Tablo 1. Foça Limanına bağlı Gulet tipi trol teknelerin özellikleri

Tekne Adı	Turgut Reis	Yunus Emre	Zehra	Büyük Uğurlu	Kardeşler III	Nihat Kaptan - 1
Özellikleri						
Yapım Malzemesi	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap
İnşa Yılı	1950	1982	1943	1990	1967	1997
İnşa Yeri	Yunanistan	Bodrum	İtalya	Bodrum	Bodrum	Bodrum
Tam boy (m)	19	23	20	21	19	23
L <sub>wl</sub> (m)	15.7	19.3	17.5	17.8	15.8	19.8
B (m)	5.15	5.6	4.82	5.7	4.95	5.8
D (m)	1.75	1.85	2.26	2.0	1.3	1.9
Güç (HP)	350	240	200	300	200	600
Gros Ton	-	48.09	-	41.91	-	48.87
Net Ton	-	26.75	-	19.44	-	28.55



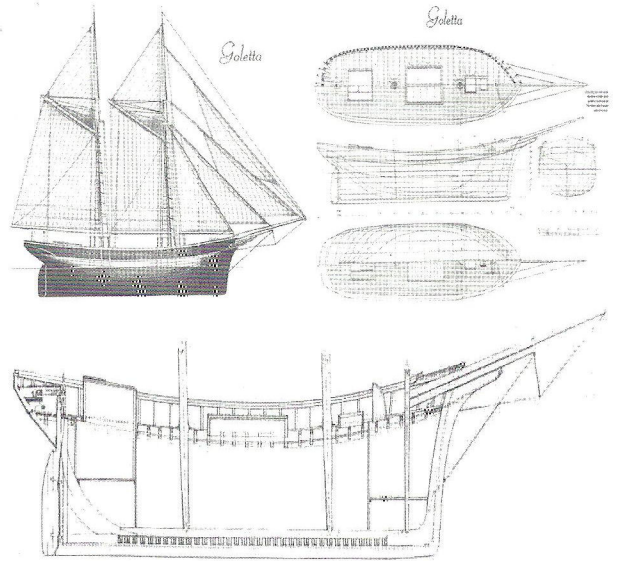
Diğer taraftan Yücel Köyağası yazmış olduğu Genelksel Bodrum Guletleri ile ilgili yazısında; Probert Encyclopaedia'nın verdiği bilgiler doğrultusunda, Gulet teriminin Hollandalıların iki direkli ticaret gemileri olan Galliot'tan, Galliot'un da, Galley, daha önceleri de Galleon (Kalyon) dan (Bkz. Şekil 7) geldiğinin rivayet edildiğini söylemektedir [7].



Şekil 7

Türkçe de Gulet kelimesinin kullanılması Venediklerin savaş gemisi olan "galiota" dan gelmiş olması da mümkündür. Akdenizin doğu sahillerinde konuşulan İtalyanca'dan bozma Lingua Franca denilen dilden de pek çok denizcilik teriminin girdiği bilinmektedir. Ayrıca çok sayıda Yunanca ve İtalyanca denizcilik terimlerinin de dilimize geçtiği ileri sürülmektedir. Yunan ve İtalyan kökenli Türk Denizcilik Terimleri "galiota" teriminin tam etnolojisini yani bunların nereden çıktığını, oluşumunu ve yayılışını açıklar ve bunun bir şilep biçimli bir galleon olduğunu belirtir. Bu aynı zamanda 19-24 postalı savaş gemilerine ve "galiota" nın 12. yüzyılın sonlarından 18. yüzyıla kadar çeşitli gemi tiplerini anlatmak için kullanılan "galea" kelimesinin kısaltılması olabileceği de söylenmektedir. Bilindiği gibi Osmanlı Donanması ile Haçlı Donanması arasında 1538 yılında yapılan deniz savaşında Haçlı ordusunun Artçı filosu-Venedik baş amirali Capello komutasında 65 kadirga. Ast komutanları Francesco Pasqualio ve Alessandro Contarini. Toplam 210 kadirga (galley)-Gulet (galiot)-Kalyon(galleon)-II.sınıf yelkenli (Nave) bulunurken, Prevezedeki Türk donanmasının 117 ila 140 gemilik filosunda; Olesa Munido ve Chalcondyle göre 87 kadirga 30 gulet (galiot). Hacı Kahlifeh'e göre 122 az su çeken hafif kadirga. Meriman'a göre 140 iyi donanımlı kadirga. İngiliz Knolles ve Rycaut'un XVI.y.y Osmanlı kaynaklarına göre 130 kadirga. J.F.Guilmartin'in Jr.'ın Gun Powder and Gallies'inde 90 kadirga 30 büyük gulet (galiot) 20 sınıfsız kürekli gemi bulunmaktaydı. Munido ve Chalcondyle'in bilgileri daha doğru olabilir. Zira Barbaros'un büyük Cezayir guletlerinin (galiot) Osmanlı filosunda artçı kuvvet olarak hazır buldukları bilinen bir gerçektir. J.F.Guilmartin'de 30 büyük Cezayir guletinden (galiot)

bahsetmektedir. Yani o zamanki savaş gemisi galiotun guletler olduğu anlaşılmaktadır [17,18].Guletler önceleri balık ve sünger avcılığında kullanılıyordu. Korsan gemilerine karşı hızlı, manevra yeteneklerinin üstün olması nedeniyle Antillerde de boy gösterdiler. Osman Kademoğlu'nun Denizlerin Güzellikleri kitabında bahsettiği şekliyle [9]: "Grönland açıklarında Grand Banks'da morina avcılığı yapan Amerikan balıkçı uskunaları, balığı bir an evvel pazara yetiştirebilmek için birbirleriyle yarış ederlerdi., sonuçta bunlar süper yarış tekneleri haline geldiler. Öyle ki Amerika, Amerika kupa yarışına bu teknelerden biri olan America ile girdi ve yarışını kazandı". Bu tekne bir uskuna yani gulettir. Amerika uskunası yani schooner italyanca da goletta diye geçer. Gulet tipi tekneler seyir yaptıkları denizlere göre de farklılaştı. Karadenizde daha çok yük taşımacılığında kullanılmak üzere küpeşterleri yükseltildi. Bodrum guletleri sünger ve balık avcılığında kullanıldığı için küpeşterleri suya yakındı.



Şekil 8. İtalyan Goletta (Gulet) Teknesi

Guletler konusu da uzman olan ve çeşitli yayımları bulunan Yücel Köyağası'na göre Guletlerin Amerikalıların uskunalarından (schooner'lardan) geldiği bu teknelerin zaman içerisinde gelişim gösterip Bodruma özgü bir tekne tipi olarak yaratıldığı şeklindedir [7].

Gulet üzerine yazılanlar ve söylenelerden anlaşıldığı kadarıyla Gulet kelimesinin Türkçeye tam olarak nereden gelip yerleştiği hususu bugün hala tartışma konusudur. Ancak eldeki verilerden anlaşıldığı kadarıyla bu kelimenin çok büyük bir olasılıkla dilimize İtalyanca dan geçtiği yönündedir. Diğer taraftan guletin orijinal olarak ortaya çıktığı tekne tipi olarak iki görüş bulunmaktadır. Birincisi: uskunalar ile guletlerin, ikincisi ise brigantine ile guletlerin benzer tip yelkenliler olduğu yönündedir. Uskunaların yani İngilizce adı ile schooner'ların Hollanda



kökenli olduğunu görürüz. Hollandalıların yanısıra Almanlar ve Amerikalıların da bu ismi kullandıklarını görmekteyiz. Uskuna İngilizce de schooner Hollandaca da schooner, Almanca da schooner, İtalyanca da goletta, Fransızca da goélette, Danimarkaca da skonnert, İspanyolca escuna ve Portekizce de escaña olarak isimlendirilmektedir. Bütün bunlar büyük bir ihtimalle yassı bir taşın su üzerinde sektirilmesi (zıplatılması) anlamına gelen İskoç kelimesi “scon ya da scoon” dan gelmektedir. İsim için diğer bir alternatif kaynaktan 1713 yılında Massachusetts eyaletindeki Gloucester şehrinde denize indirilen ilk tekne tipi üzerinde değişime dikkat çekmek için seyircilerin “İşte o zıplıyor (there she scoons)” şeklindeki söylemlerinden geldiği şeklindedir. Schooner (Uskuna) isminin orjini ne olursa olsun iki ya da daha fazla direkli pruva direğinde kabasorta, grandi direğinde sübye denilen düz yelken armalı olan teknedir. Ayrıca ileri yelken dizaynı ile bu yelkenler flok şekline benzeyen ya da altabaşo yakasında sereni olan ve ana yelken üzerine çekilen yan yelkenlerle değiştirilebilmektedir. Guletlerin tarihçesine ait detaylı bilgiyi Prof.Dr. Abdi Kükner’in proje yöneticiliğinde yapılmış olan “Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu” isimli TÜBİTAK Projesinde bulabilirsiniz.

### 3. TÜRK TİPİ BODRUM GULETİNİN DOĞUŞU

Bodrum Guletleri bugün Mavi Yolculukla özleştirilmektedir. Herşey belkide “Halikarnas Balıkçısı” olarak adlandırılan yazar şair Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın Bodrumdaki maceralarıyla başlar. Cevat Sakir’in 13 Nisan 1925 tarihinde Resimli Hafta dergisinde çıkan "Hapishanede İdama Mahkum Olanlar Bile Bile Asılmaya Nasıl Giderler" başlıklı öyküsünden dolayı İstiklal Mahkemesi’nde yargılanarak Bodrum’da 3 yıl "kalebent"liğe mahkum edilir. Ancak Cevat Sakir’in Bodrum’daki yaşantısını kısa sürede keyifli bir yaşama dönüştüğünü gören yetkililer onu tekrar İstanbul’a çağırırlar ve de cezasının son yarısını İstanbul da geçirmek suretiyle 3 yıl süren mahkumiyetini 1924 yılında tamamlar. Daha sonra çok sevdiği insanları ve doğal güzelliklerine hayran kaldığı Bodrumdan uzak kalmak istemez ve oraya geri dönerek 25 yıl kalır. Bodrum’un antik çağdaki adı olan Halikarnas’dan da esinlenerek "Halikarnas Balıkçısı" takma adını kullanır.

Cevat Şakir Bodrum’da yaşadığı dönemde arkadaşları ile ilk Mavi Yolculuk fikrini ve uygulamasını gerçek-

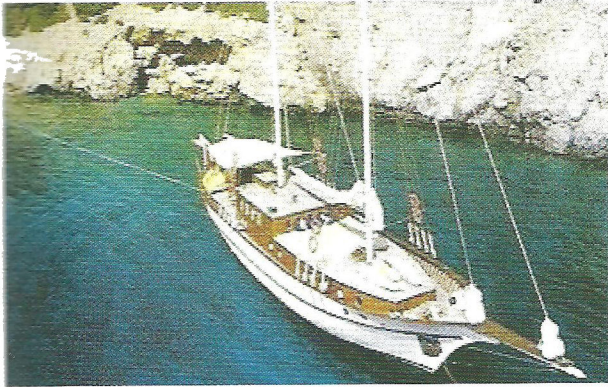
leştirmişlerdir. Bu yolculuk sırasında yanlarına sadece peynir, su, İstanköy peksimeti, tütün ve içecekten ibaret olan erzak alırlardı. Mavi yolculukta gazete okunmadıkları gibi radyo da dinlemezlerdi. Tek istedikleri dünyadaki olaylardan ve medeniyetten uzak kalmak kafalarını dinlemektir. Haftalarca denizde kalırlar ancak acil ihtiyaçları olduğunda onların temini için karaya çıkarlardı. Halbuki bugün yapılan mavi yolculuklardaki teknelerde her türlü lüks bulunmaktadır. Bu yolculuklar Cevat Şakir’in içinde yaşadıklarını, en küçük ayrıntılarına kadar bildiği hür ve asi denizi, kaderleri denizin elinde olan balıkçıları, dalgıçları, sünger avcılarını ve tekneleri zengin bir terminolojiyle güçlendirerek, denize karşı sonsuz bir hayranlıktan gelen şiirli, akıcı bir şekilde sürükleyip götüren bir anlatımla hikâye ve romana aktardı.

1945 yılında yapılan bu ilk Mavi Yolculuk Sabahattin Eyüboğlu , Bedri Rahmi Eyüboğlu, Sabahattin Ali , şair Fuat Ömer Keskinöğlü ve Benya adındaki Romen dostları , Samim Karagöz’ün sağladığı “Macera“ isimli tekneyle Kuşadasın’dan çıkıp serüvenli bir yolculuktan sonra Bodrum’a ulaşmasıyla gerçekleştirildi. İkincisi ise, aralarında yine Halikarnas Balıkçısı, Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat’ın da bulunduğu birçok yazar ve sanatçıdan oluşan bir grupla 1956’da yapılanıydı. Bu Mavi Yolculuk , özellikle 1961 ve 1962 den sonra Sabahattin Eyüboğlu’nun öncülüğünde “Hürriyet” adlı tekneyle gerçekleştirildi. Genellikle Gökova körfeziyle Marmaris Antalya arasındaki kıyılarda gerçekleştirilen yolculuğun amacı eğlenceden çok doğadan kopan insanı doğayla yeniden buluşturmak ve coğrafyayla tarihi kültür hazineleriyle birlikte doğal güzellikler içinde özümsemektir. Halikarnas Balıkçısı bu dönemde arkadaşları Sabahattin Eyüboğlu ve Azra Erhat gibi hümanist aydınlarla küçük balıkçı veya süngerci tekneleriyle birkaç günlük kısa Gökova turları yapmaya başladı. 1950 ortalarından itibaren her yıl artan sayıda insanın katılımı ile sürdü bu geziler. Bu turlara "Mavi Yolculuk" adını çok mütevazî şartlarda başlayan bu ilk yolculukları yapanlar verdiler. Azra Erhat bu yolculukların felsefesini ve kendi gözlemlerini Mavi Anadolu (1960), Mavi Yolculuk (1962) ve Karya’dan Pamfilya’ya Mavi Yolculuk kitaplarında dile getirmişti [19,20,21,22].

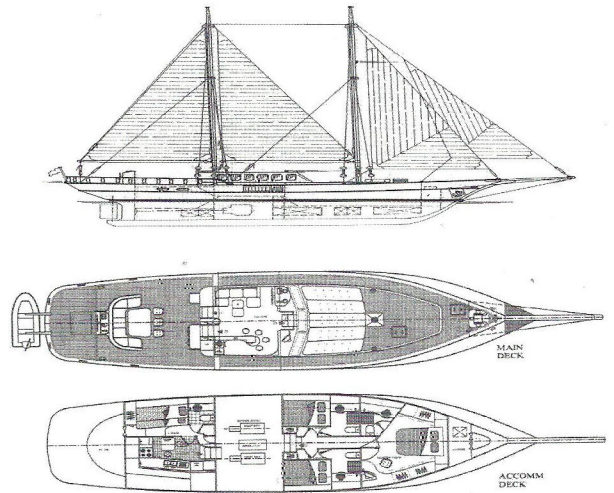
Bu turlar Bodrumun deniz turizmi dahil her yönüyle gelişip dünyada tanınmasında büyük katkı sağlayıp öncü oldu. Dolayısıyla Bodrum tipi Gulet teknelerin doğuş



tarihi 1960'lı yıllarının sonlarına rastlamaktadır. Bu tarihlerde Mavi yolculuğun getirdiği ataletle Ege'ye özellikle de Bodrum ve Marmaris'e yoğun bir biçimde gelmeye başlayan turistleri yakın çevredeki koylarda dolaştıracak gezi teknelerine duyulan ihtiyaç sonucunda ortaya çıktı. Bu tarihlerde, söz konusu ihtiyacı karşılamak üzere o güne kadar balıkçılıkla ya da sünger avcılığında kullanılan kamarasız guletler tadil edilerek üzerine kamara ve arka güverteye oturma birimleri eklenmesiyle Bodrum Guleti olarak adlandırılan teknelerin ilk formları oluştu. Bodrum ve civarında turizmin hızla gelişimi tur ve gezi teknelerine gündün güne talebin büyük oranda artması Bodrum Guleti modelini de daha iyi hale sokacak şekilde bazı değişikliklere uğratarak bugüne gelindi. (Bkz. Şekil 9-10) Bodrum Guletinin ana özelliği kık formu yuvarlak keçe kık, baş ise kemanedir. Esasında bu form şekli biraz geleneksel tekne formudur. Gulette iki direktten büyük olanı arkada, kısa olanı öndedir. Yani bir noktada arma ile tanımlanmaz. Bodrum Guletlerinin bugün denizcilik kabiliyetleri iyi olarak söylene ve de yelkenle olan uygunluğu tartışma konusu olsa da son yıllarda yapılan Bodrum Kupası yarışların da armadan çok tekne formu ön plana çıkmış dolayısıyla Guletlerin formu önem kazanmıştır. Bu yönde yeni yapılan guletlerde teknelerin malzemesi, yapım tekniği, tasarımı ve armasına kadar yapılan bütün işlerde bir düzen ve gelişim sağlanmıştır.



Şekil 9. Türk Tipi Bodrum Guleti



Şekil 10. Türk Tipi Bodrum Guletinin Genel Görünümü ve Yerleşim Planı

#### 4. SONUÇ

Gulet tekneleri üzerine bugüne kadar yapılmış olan araştırmalar ve yazılanlar, bu teknelerin orijinlerinin çıkış yerlerinin tam olarak ne olduğu; ayrıca da bu kelimenin Türkçeye nereden gelip yerleştiği konusu hala tartışılmaktadır. Gulet kelimesinin bizim dilimize çok büyük bir olasılıkla İtalyancadan geldiği şeklindedir. Ancak guletin orijinal olarak ortaya çıktığı tekne tipi olarak iki görüş bulunmaktadır. Birincisi: uskunalar ile guletlerin, ikincisi ise brigantine ile guletlerin benzer tip yelkenliler olduğu yönündedir. Türk Tipi Yelkenli Tekne Guletlerin doğuşu Mavi Yolculukla başlamış ve zaman içerisinde evrim geçirerek bugünkü formunu almıştır.

Her ne kadar yelkenli tekneler armalarıyla anılsalar da, sonuç olarak, geleneksel Türk Guletleri bugün orijinal formuna göre büyük bir değişime uğramış motor ve yelken donanımlı özel bir dizayna sahip ahşap gezinti tekneleri olarak bütün dünyada tanınmış ve bu isimle anılmaya başlanmıştır. Günümüzde Bodrum guletleri uzun yuvarlak kık formuyla karakterize edilebilecek geleneksel Akdeniz yelkenlisi olarak tanımlanabilir. Genelde iki direklidirler. Bunlar kık form değişikliği ile değişik ad almışlardır. Ayna kık buna örnektir. Teknenin bütün formu gulete benzerliğine karşılık kık formunun ayna kık olarak yapılması ayna kığı ortaya çıkarmıştır. Ayna kıkta; kık formu çapraz bir giriş şeklinde olup gulette ise daha yuvarlak bir biçimdedir. Bunun orijinal gulete göre avantajı mürettebat ve yolcular için daha geniş yaşam mahalli ve kamara sunmasıdır. Bunun yanında aynı boyuttaki bir gulete göre



daha fazla kabin sayısının bulunmasıdır. Ayrıca ayna kış tırhandil ve gulet kırması olarak da düşünülebilir.

Bugün Bodrum'da teknecilerin kullandıkları yatlar dünyadaki benzerlerinden oldukça farklı yapıdadır. Turizmin şekillenmesinde pek çok tarihi ve kültürel öğe vardır. Bodrum Guletleri ise deniz, tarih, kültür, konaklama ve hareketin tamamını içinde barındıran eşsiz bir değer sayılır. Bodrum tersanelerinde üretilen, yurtiçi ve yurtdışında bir marka haline gelmiş olan "Bodrum Tipi Ahşap Guletler" dünyanın bir çok ülkesinde seyir almaktadırlar. "Hand Made" (el işçiliği), özelliği taşıyan bu yatları yaptırmak için bir çok ülkeden firma ve kişiler sıraya girmektedirler. Büyük bir titizlikle yapılan bu yatlar, Türk Loydu'nun yanı sıra diğer Loyduların kuralları çerçevesinde ISO 9001 ve uluslararası ticarete, bilhassa Avrupa Topluluğu üyeleri, kendi tüketicilerini, kullanıcılarını korumak, mal ve hizmetlerde de belli kaliteyi tutturmak için, ithal ettikleri mal ve hizmetlerde belli kalitenin garantisinin belgesi olan CE sertifikalarına uygun olarak üretilmektedirler.

#### **Teşekkür:**

Bu araştırmanın yapılmasını sağlayan, TÜBİTAK'a 106M086 No.'lu "Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu" adlı projedeki desteklerinden dolayı teşekkürü bir borç biliriz.

#### **Kaynaklar**

- [1] Kükner, A., Sarıöz, K., Güner, M., Bal, Ş., Akyıldız, H., Turan, F., Özalper F. "Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu" 106M086 Nolu TUBİTAK Projesi, 2008.
- [2] Güteryüz, A., "Osmanlı Donanması'nda Yelkenliler", Denizler Kitap evi, İstanbul 2000.
- [3] Webb, B., Manton, M., "Yachtsman's Ten Language Dictionary", Cruising Association, London, 2004.
- [4] Akdoğan, R., "İngilizce ve Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü", İstanbul 1988.
- [5] Özbalkan N., "İngilizce-Türkçe Teknik Terimler Lügati", Özbalkan yayınları, İstanbul 1976.
- [6] Nutku, A., Küçük, F., "Türk Kıyı Tekneleri: Çektirme ve Guletler", İTÜ Gemi Enstitüsü Bülteni, No.8 İstanbul, 1963
- [7] Köyağası, Y., "Tekne Tipleri-II Gulet Bodrum İcadı mı?", Naviga Tekne, Yelken ve Deniz Kültür Dergisi, İstanbul Haziran 2005.

- [8] Ünal, V., Özekinci U., Akyol, O., "Foca Trol Balıkçı Teknelerinin Bugünkü Statüsü".Su Ürünleri Sempozyumu, Erzurum, 1998
- [9] Kademoğlu, O., "Denizlerin Güzellikleri", Denizler Kitabevi, İstanbul, 2005.
- [10] Bostan, İ., "Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri", Bilge yayınları, İstanbul 2005.
- [11] Chappelle, H.I., "The American Fishing Schooners, 1825-1935", New York: W.W. Norton and Co., Inc., 1973, p. 244.
- [12] Chapman, F. H., "Architectura Navalis Mercatoria, 1768", réédité par Arlard Coles, 1968.
- [13] Diderot & D'Alembert, "Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers", article, Marine, 1751-1758.
- [14] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Gemicilik Sözlüğü", DKYY 197-1, İstanbul 1991.
- [15] Kahane, H. & K. – Tietze, A., "The Lingua Franca in the Levant. Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin", ABC Kitabevi, İstanbul 1988.
- [16] Ünal, V., Özekinci U., Akyol, O., "Foca Trol Balıkçı Teknelerinin Bugünkü Statüsü", Su Ürünleri Sempozyumu, Erzurum, 1998.
- [17] Merriman, Roger B. "The Rise of The Spanish Emp. Vol III., The Emperor, Sayfa 324, New York 1925.
- [18] Süeren, E., "470 yıl sonra preveze gerçeği", Sualtı Gazetesi, <http://www.sualtigazetesi.com/?item=470-yil-sonra-preveze-ger-e&category=ersin-sueren>.
- [19] Erat, A., "Mavi Anadolu", İstanbul Matbası, İstanbul 1960.
- [20] Erat, A., "Mavi Yolculuk", İnkilap Kitabevi, İstanbul 1962.
- [21] Erat, A., "Mektuplarla Halikarnas Balıkçısı", Adam yayıncılık, İstanbul 1976.
- [21] Erat, A., "Karya'dan Pamfilya'ya Mavi Yolculuk", İnkilap Kitabevi, İstanbul 1979.
- [22] Redhouse, J.S., Avery R., and etc. 'Redhouse English-Turkish Dictionary) Cadogan Guides Publisher.21. Revised edition, London, 1994
- [23] Ana Britannica Ansiklopedisi' Ana Yayıncılık, İstanbul 1986

#### **Özgeçmiş**

Bkz. Sayfa :17



# TÜRK GULETİ

Güney sahillerimizde özellikle mavi yolculuğun yapıldığı bölgelerdeki gezi teknelerinin ve yatların büyük bir kısmı guletlerden oluşur. Bu tekneler ilk yapım ve kullanım amaçlarının dışında yat ve gezi teknesi olarak nasıl kullanılmaya başlanmış ve gelişme göstererek bugün dünya çapında Türk tipi gulet teknesi şeklinde anılmaya başlanmıştır? Bunun araştırılması ve bu teknelerin Türk tipi olduğunun tescil edilmesi yönünde TÜBİTAK tarafından destelenen bir proje çerçevesinde ekip çalışması yürütmekteyiz. Ekipte üniversite öğretim üyeleri, ilgili alanında çalışan ve gulet projesi çizmiş Bodrum ve Bozburun'dan değerli mühendis arkadaşlarımız var. Projemizin temel amacını bu teknelerin orijinlerin ne olduğu yani nereden doğduğunun belirlenmesi başlangıç noktamızı oluşturmuş ve araştırma ile ilgili olarak gulet yapım tersaneleri ve bunları yapan ustalar tek tek dolaşarak projenin derinleştirilmesi sağlanmıştır. Esasında proje üç temel ayak üzerine oturtulmuştur. Bunlar sırayla tarihçe, orijinal guletin ve bugün inşa edilen Türk tipi gulet formlarının ortaya çıkartılması ve bunların teknik yönden karşılaştırılmasının yapılması ve dolayısıyla farklılıkların ortaya konulmasıdır. Türk tipi Bodrum Guletleri'nin yapısal olarak orijinal guletlerden farkını ortaya koymak içinde öncelikle bunların teknik büyüklüklerine ve değişimlerine bakmak gerekir. Bunun için projede bu teknelerin belli teknik büyüklükleri istatistiksel olarak incelenmiş olup daha sonra orijinali ile bugünkü guletlerin form, stabilite, direnç, denizcilik gibi teknik unsurları incelenerek karşılaştırılması yapılmaktadır. Bir sonraki aşamada ise bunların modelleri yapılarak İTÜ Ata Nutku Model Deney havuzunda test edilip sonuçlar teyidi dilmeye çalışılacaktır. Projenin sonunda da Türkiye de yapılan (Bodrum, Marmaris Bozburun gibi) guletlerin bir Türk tipi teknesi olduğunun tescilini yapmaya çalışacağız.

## GULET NEDİR?

Aklımıza ilk olarak "Gulet teknesi nedir?" diye bir soru gelebilir. Guletin kısaca tanımı şöyledir: Genelde iki direkli olup; pruva direği tam armalı, grandi direği randa ve pik(sübye) yelkenli olup, iki direk arasına yan yelkenleri (velena) açılan yelkenli tekne tipidir. Bu tanım bize guletin bir arma tipi olduğunu ima eder. Peki; "Gulet kelimesi Türkçe' mize nereden gelmiştir?". Bu kelimenin dilimize gelişi ile ilgili çeşitli rivayetler vardır. Kimine göre Fransızca'dan kimilerine göre İtalyanca'dır. Denizcilik lügat ve kitaplarına baktığımızda; guletin İtalyanca'sı "goletta", İngilizce karşılığı "schooner", Hollandaca ve Almanca'sı "schoner", İspanyolca'da "escuna", Fransızca'da "goélette, Danimarkaca'da "skonnert, portekizce'de "escana", Arapça'da "galyün", Yunanca'da "skuna"dır. Yaptığımız araştırma da büyük bir olasılıkla, Guletin dilimize İtalyanca'daki "goletta" sözcüğünden geldiğidir.

Bu görüşe göre ilk guletlerin yapımına İtalyanlardan başladığı ve bunun 1800'lü yıllara kadar dayandığı rivayet edilmektedir.

Guletler önceleri taşımacılık, balıkçı ve sünger avcılığında kullanılan kamarasız teknelerdi. Bu tekneler seyir yaptıkları denizlere göre farklılaştı. Karadeniz'de daha çok yük taşımacılığında kullanılmak üzere küpeşterleri yükseltildi. Bodrum guletleri sünger ve balık avcılığında kullanıldığı için küpeşterleri suya yakındı. 1960'lı yılların sonlarında turizmin Türkiye'de gelişim sürecine girmesi özellikle de bodrum, Marmaris civarlarına gelen turistlerin sayılarını arttırdı. Çevredeki koyların güzellikleri ve bakir oluşları turistlerin hayli ilgisini çekti. Ancak bu koyları gezdirecek gezi teknelerinin çok kısıtlı olması ve artan talebi karşılamak için yeni gezi teknelerine ihtiyaç duyuldu. İşte bu ihtiyacı karşılamak için bazı balıkçı guletlerinde tadilat yapılmaya başlandı ve



bu guletlerin üzerine kamara ve arka güverteye de oturma yerleri yapılmak suretiyle bugünkü Bodrum Guletin formu ortaya çıktı.

Bodrum ve civarında turizmin hızla gelişimi tur ve gezi teknelerine günden güne talebin büyük oranda artması Bodrum Guleti modelini de daha iyi hale sokacak şekilde bazı değişikliklere uğratarak bugüne gelindi. Bodrum Guleti'nin anan özelliği kış formu yuvarlak kepçe kış, baş ise ke-manedir. Esasında bu form şekli biraz geleneksel tekne formudur. Gulette iki direktten büyük olanı arkada, kısa olanı öndedir. Yani bir noktada arma ile tanımlamadır. Bodrum Guletleri'nin bugün denizcilik kabiliyetleri iyi olarak söylene, yelkenle olan uygunluğu tartışma konusu olsa da son yıllarda yapılan Bodrum Kupası yarışların da armadan çok tekne formu ön plana çıkmış dolayısıyla guletlerin formu önem kazanmıştır. Bu yönde yeni yapılan guletlerde teknelerin malzemesi, yapım tekniği, tasarımı ve armasına kadar yapılan bütün işlerde bir düzen ve gelişim sağlanmıştır.

## BÜYÜK DEĞİŞİM VAR

Her ne kadar yelkenli armalarıyla anılsalar da, sonuç olarak, geleneksel Türk Guletleri bugün orijinal formuna göre büyük bir değişime uğramış motor ve yelken donanımlı özel bir dizayna sahip ahşap gezinti tekneleri olarak bütün dünyada tanınmış ve bu isimle anılmaya başlanmıştır. Günümüzde Bodrum guletleri uzun yuvarlak kış formuyla karakterize edilebilecek geleneksel Akdeniz yelkenlisi olarak tanımlanabilir. Bunlar kış form değişikliği ile değişik ad almışlardır. Ayna kış buna örnektir. Teknenin bütün formu gulete benzemesine karşılık kış formunun ayna kış olarak yapılması ayna kış ortaya çıkarmıştır. Ayna kışta; kış formu çapraz bir giriş şeklinde olup gulette ise daha yuvarlak bir biçimdedir. Bugün ayna kışlı guletler güney sahillerimizde keç olarak tanımlanmaktadır. Tabi bunu da sorgulamak gerekir. Bunun orijinal gulete göre avantajı mürettebat ve yolcular için daha geniş yaşam mahalli ve kamara sunmasıdır. Bunun yanında aynı boyuttaki bir gulete göre daha fazla kabin sayı-

sının bulunmasıdır. 1940'lı yılların başında Bodrumlu Ziya Güvendiren ustanın başlatmış olduğu ahşap el yapımı Gulet tekneler sadece Bodrum ve Türkiye'ye özgü değil aynı zamanda uluslar arası alanda bir üne kavuşmuştur ve bu yatlar dünyadaki benzerlerinden oldukça farklı yapıdadır. Türk Guletleri ise deniz, tarih, kültür, konaklama ve hareketin tamamını içinde barındıran eşsiz bir değer sayılır.

Bodrum ve Bozburun tersanelerinde üretilen, yurtiçi ve yurtdışında bir marka haline gelmiş olan "Türk (Bodrum)Tipi Ahşap Guletler" dünyanın bir çok ülkesinde seyir almaktadırlar. "Hand Made" (el işçiliği), özelliği taşıyan bu yatları yaptırmak için bir çok ülkeden firma ve kişiler ülkemize gelip tersanelerde sıraya girmektedirler. Büyük bir titizlikle yapılan bu yatlar, Türk Loydu'nun kuralları çerçevesinde ISO ve uluslararası ticarete, bilhassa Avrupa Topluluğu üyeleri, kendi tüketicilerini, kullanıcılarını korumak, mal ve hizmetlerde de belli kaliteyi tutturmak için, ithal ettikleri mal ve hizmetlerde belli kalitenin garantisinin belgesi olan CE sertifikalarına uygun olarak üretilmektedirler.

Teknelerin kullanım amaçları ve yapım teknikleri o bölgenin kültürüyle ilgili olan bir husustur. Örneğin bir Bodrum Guleti'nin üzerindeki her detay bir gerekliliğe, bir gerçekliğe dayanır. Benzemeler bile sadece "şekil" olsun diye yapılmamıştır. En azından simgesel anlamlar taşırlar. Geçmişte yük taşıma ve balıkçılıkta kullanılan Bodrum guletleri bugün turistik gezi teknelerine dönüşürken böylesi bir evrim geçirmişlerdir. Bu evrimin sonucu varılan nokta, ortaya çıkan yeni ürün kuşkusuz tartışılabilir, tartışılmalıdır da. Ancak şunu unutmamak gerekir ki bir nesnenin orijinali eskiye dayansa bile o nesnenin uğradığı evrim sonucu ortaya çıkan yeni ürün o bölgeye ait olur ve o bölgenin kültürel varlık parçası haline gelir. Bu amaç doğrultusunda Türk Tipi Bodrum guletlerinin yapısal olarak Türkiye'ye (Bodrum'a) ait olduğunu tescil ettirmek bir noktada kendi kültürümüze ve tarihimize karşı bir görevimizi yerine getirmek olacaktır.